Deutscher Bundestag **Drucksache 15/4692**

15. Wahlperiode 20. 01. 2005

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/4213 Nr. 2.36 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste

KOM (2004) 654 endg.; Ratsdok. 13681/04

A. Problem

Der von der Europäischen Kommission vorgelegte „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste“ („Port Package II“) entspricht in wesentlichen Teilen dem früheren Kommissionsvorschlag („Port Package I“), der keine Zustimmung fand. Er enthält darüber hinaus gravierende Verschärfungen gegenüber dem gescheiterten Vorschlag, die geeignet sind, das deutsche Interesse an einer leistungsfähigen und wettbewerbsorientierten Anbieterstruktur in den deutschen Seehäfen zu gefährden.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, die unter anderem eine Aufforderung an die Bundesregierung beinhaltet, im Rat der Verkehrsminister keiner Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste zuzustimmen, die leistungsfähige und wettbewerbsorientierte Anbieterstrukturen in den Seehäfen gefährdet. Die Bundesregierung soll sich im Rat der Verkehrsminister für eine grundlegende Überarbeitung des von der Europäischen Kommission vorgelegten Vorschlages einsetzen; insbesondere für Änderungen, durch die für derzeit bestehende Miet- und Pachtverträge eine den Bestandsschutz sichernde Regelung vorgesehen wird; durch die für Konzessionslaufzeiten aus Eigentumsrechten an einem Seehafen eine Geltungsdauer von mindestens 46 Jahren vorgesehen wird; durch die eine obligatorische Entschädigungsregelung für den Fall vorgesehen wird, dass der bisherige Anbieter nach Ablauf des Genehmigungszeitraums keine neue Genehmigung erhält, durch die die Möglichkeit der Selbstabfertigung auf die Schiffsbesatzung beschränkt wird und durch die das Lotswesen als nichtkommerzielle Dienstleistung aus dem Geltungsbereich der Richtlinie herausgenommen wird.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/4213 Nr. 2.36 – folgende Entschließung anzunehmen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der von der Europäischen Kommission am 13. Oktober 2004 vorgelegte „Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste“ („Port Package II“) entspricht in wesentlichen Teilen dem früheren Kommissionsvorschlag („Port Package I“), der weder im Europäischen Parlament noch im Ministerrat Zustimmung fand. Darüber hinaus enthält der aktuelle Richtlinienvorschlag der Kommission gravierende Verschärfungen gegenüber dem gescheiterten Vorschlag, die geeignet sind, das deutsche Interesse an einer leistungsfähigen und wettbewerbsorientierten Anbieterstruktur in den deutschen Seehäfen zu gefährden.

Zwar enthält der aktuelle Richtlinienvorschlag aus deutscher Sicht positive Ansätze, z. B. wegen der Regelungen über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den Seehafenbetrieben. Positiv zu bewerten ist auch, dass die Europäische Kommission spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der Richtlinie gemeinschaftliche Leitlinien über staatliche Beihilfen für Hafenunternehmen erlassen soll.

Insgesamt begünstigt der Richtlinienvorschlag indessen einseitig unangemessen die Interessen insbesondere asiatischer Terminalbetreiber. Besonders kapitalkräftige internationale Terminalbetreiber, vor allem aus Hongkong und Singapur, die in asiatischen Seehäfen aufgrund dort existierender Monopolstrukturen hohe Renditen erwirtschaftet haben, werden sich – sollte der Richtlinienvorschlag Grundlage europäischen Rechts werden – in Ausschreibungsverfahren mit hohen finanziellen Angeboten durchsetzen und so verstärkt in europäische Seehäfen drängen. Bereits mittelfristig ist in diesem Fall damit zu rechnen, dass die derzeit noch moderaten Umschlagentgelte der deutschen Seehäfen wegen des „return on investment“ der externen Terminalbetreiber deutlich steigen werden. Außerdem wird das Engagement asiatischer Unternehmen in europäischen Häfen zu einer Marktkonzentration von globalem Ausmaß führen.

Der Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission sieht u. a. vor, dass bestehende nationale Genehmigungen für Seehafenbetriebe spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie ausgeschrieben werden müssen. Für bestehende Miet- und Pachtverträge wird – entgegen insoweit klarer nationaler Vorschriften – kein angemessener Bestandsschutz für die betroffenen Betriebe gewährt. Eine den Bestandsschutz sichernde Regelung hat nunmehr – entgegen den im Vermittlungsverfahren zwischen dem Ministerrat und dem Europäischen Parlament von der Kommission gemachten Zusagen – in den aktuellen Kommissionsvorschlag keinen Eingang gefunden.

Außerdem sieht der aktuelle Kommissionsvorschlag vor, die Geltungsdauer künftiger Genehmigungen – je nach Investitionsvolumen – auf 8, 12 oder 30 Jahre festzulegen. Diese Verkürzung der Konzessionslaufzeiten wird dazu führen, dass sich Investitionen in kürzerer Zeit amortisieren müssen. Das wird zwangsläufig mit höheren Umschlagentgelten in den europäischen Seehäfen einhergehen, die derzeit noch deutlich niedriger liegen als in außereuropäischen Häfen.

Im Übrigen ist zu befürchten, dass die Investitionsbereitschaft in den Seehäfen wegen der kürzeren Konzessionslaufzeiten ohne Verlängerungsoption deutlich geringer sein wird als heute. Notwendige Modernisierungsmaßnahmen werden vor allem in den letzten Jahren der Konzessionslaufzeit häufig unterbleiben. Dies wird sich nachteilig auf die Produktivität auswirken.

Die in dem Vorschlag der Kommission enthaltene Entschädigungsregelung bezieht sich nur auf Genehmigungen, die vorzeitig enden. Eine Entschädigungsleistung für den Fall, dass der bisherige Anbieter nach Ablauf des Genehmigungszeitraums keine neue Genehmigung erhält, ist nach dem Kommissionsvorschlag nicht vorgesehen. Im Vermittlungsverfahren zwischen dem Ministerrat und dem Europäischen Parlament hatte die Europäische Kommission zugesagt, Entschädigungsregelungen in diesen Fällen in das Ermessen der EU-Mitgliedstaaten zu stellen.

Zusätzlich sieht der Vorschlag der Kommission vor, dass Unternehmen, die normalerweise Hafendienstleistungen in Anspruch nehmen, auch mit eigenem an Land tätigem Personal die Selbstabfertigung vornehmen können. Die Erweiterung der Selbstabfertigung auf Landpersonal wird zwangsläufig zu ökonomischem und sozialem Dumping und damit zum Verlust von zahlreichen qualifizierten Arbeitsplätzen in den Seehäfen führen. Es kann aber nicht in wohlverstandenem deutschem Interesse sein, mit dem Verlust qualifizierten Personals die Leistungsfähigkeit deutscher Häfen zu mindern. Die Selbstabfertigung sollte daher auf die Schiffsbesatzungen, also eigenes seemännisches Personal und eigenes Gerät, beschränkt bleiben. Im Übrigen muss sichergestellt sein, dass für die Selbstabfertigung dieselben Kriterien gelten, wie für vergleichbare Hafendienstleistungen.

Der Kommissionsvorschlag sieht auch eine Liberalisierung der Lotsendienste vor, u. a. durch eine weitreichende Möglichkeit der Genehmigung für Freifahrer (pilot exemption certificate / PEC).

Lotsendienste sind keine kommerziellen Dienstleistungen, sie dienen in erster Linie der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs, dem Umweltschutz und dem diskriminierungsfreien Zugang zu den Häfen. Eine Freifahrergenehmigung sollte deshalb auf den Kapitän eines Schiffes begrenzt bleiben und den bisherigen Regelungen der Mitgliedstaaten entsprechen.

Die Möglichkeit der Schaffung eines „Reederei-Lotsen" würde Großreedereien begünstigen. Die kleinen Reedereien müssten durch dann deutlich höhere Lotsengebühren den allgemeinen Lotsendienst aufrechterhalten. Damit würde der diskriminierungsfreie Zugang zu den Häfen ohne Wartezeiten in kürzester Zeit zusammenbrechen

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Rat der Verkehrsminister keiner Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste zuzustimmen, die leistungsfähige und wettbewerbsorientierte Anbieterstrukturen in den Seehäfen gefährdet;

2. sich im Rat der Verkehrsminister für eine grundlegende Überarbeitung des von der Europäischen Kommission vorgelegten „Vorschlages für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste“, dem „Port Package II“ einzusetzen;

3. sich insbesondere für die Änderung folgender Regelungen des Richtlinienvorschlages der Europäischen Kommission stark zu machen:

   a) für derzeit bestehende Miet- und Pachtverträge eine den Bestandsschutz sichernde Regelung vorzusehen;

b) für Konzessionslaufzeiten aus Eigentumsrechten an einem Seehafen eine Geltungsdauer von mindestens 46 Jahren vorzusehen;

c) eine obligatorische Entschädigungsregelung für den Fall vorzusehen, dass der bisherige Anbieter nach Ablauf des Genehmigungszeitraums keine neue Genehmigung erhält;

d) die Möglichkeit der Selbstabfertigung auf die Schiffsbesatzung zu beschränken;

e) das Lotswesen als nichtkommerzielle Dienstleistung aus dem Geltungsbereich der Richtlinie herauszunehmen.

Berlin, den 19. Januar 2005

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Dr. Margrit Wetzel**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel

I. Überweisung

Die Unterrichtung – Drucksache 15/4213 Nr. 2.36 – wurde am 12. November 2004 gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die EU-Kommission verfolgt mit ihrem Vorschlag das Ziel der Schaffung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens für den Zugang zur Erbringung von Hafendienstleistungen. Es sollen dabei Seehäfen mit einem jährlichen Seeverkehrsaufkommen von mindestens 1,5 Mio. t Fracht oder 200 000 Fahrgästen erfasst werden. Der Vorschlag basiert auf einer im Jahr 2001 gescheiterten Gesetzesinitiative. Er sieht vor allem eine Genehmigungspflicht für alle Hafendienstleister, ein Auswahlverfahren für die Erteilung von Genehmigungen, Regelungen über die Geltungsdauer der Genehmigungen, das Recht auf Selbstabfertigung, Regelung für Lotsendienste, die Erstellung von Beihilfeleitlinien und die Anwendung der Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen auf Häfen und die Einführung transparenter Buchführungsvorschriften im Bereich der Hafendienste vor.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Arbeit** hat die Vorlage in seiner 80. Sitzung am 15. Dezember 2004 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Er empfiehlt mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU die Annahme des Entschließungsantrags der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 15(9)1611).

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat die Unterrichtung durch die Bundesregierung in seiner 61. Sitzung am 15. Dezember 2004 beraten.

Die **Koalitionsfraktionen** haben zu der Vorlage einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 15(14)1518) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, die vorliegende Neuauflage des nach drei Jahren Beratung auf europäischer Ebene abgelehnten Port Package I lehne man ab und sei sich darin mit der Bundesregierung einig. Man sei bei Hafendienstleistungen für fairen Wettbewerb, wolle eine europäische Hafenindustrie erhalten, wolle vermeiden, dass für diese eine enteignungsähnliche Situation eintrete und es zu Sozialdumping komme. Man wolle weiterhin vermeiden, dass die europäische Hafenindustrie durch strategisch motivierte Angebote aus dem Markt gedrängt werde und dass es zu Monopolbildungen komme. Es solle auf jeden Fall ein angemessener Bestandsschutz für die betroffenen Seehafenbetriebe gewährleistet werden. Bei der Frage der Geltungsdauer künftiger Genehmigungen solle man keinesfalls hinter die Ergebnisse zurückfallen, die bei dem letzten Vermittlungsverfahren zum Port Package I gefunden worden seien. Man sei der Meinung, dass es auch für Anbieter Entschädigungsregelungen geben müsse, welche keinen neuen Zuschlag erhielten. Selbstabfertigung solle auf keinen Fall mit Landpersonal betrieben werden dürfen. Wichtig sei auch, dass Lotsendienste nicht als kommerzielle Dienstleistungen angesehen würden.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, wer die Agenda von Lissabon bejahe, müsse auch die Regelungen zu deren Ausführung bejahen. Die dort beschlossene Liberalisierung sei eine Art neues Grundgesetz für die Wirtschaft innerhalb der Europäischen Gemeinschaft geworden. Wenn man dies nicht wolle, hätte man bereits die Agenda ablehnen müssen. Wer mehr Liberalisierung im Seeverkehr wolle und wer wolle, dass andere Staaten ihre Häfen und ihren Seeverkehr für europäische Reeder öffnen, müsse auch eine Öffnung des europäischen Marktes befürworten. Wenn man in einer globalisierten Welt zurecht kommen müsse, müsse man konkurrenzfähig werden und sich nicht mit neuen Wällen schützen. In der Konsequenz sei das, was in dem Antrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1518 gefordert werde, Protektionismus und eine neue Art von Bürokratisierung. Dies sei mit der Grundidee von Lissabon nicht vereinbar.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, es sei sehr seltsam, dass die EU-Kommission wieder ein im Grunde unverändertes Port Package vorgelegt habe, obwohl das erste mit den gleichen Inhalten gescheitert sei. Sie sprach sich dagegen aus, Sozialdumping zuzulassen und erklärte, die Grundkritik an der Vorlage der Kommission teile sie nachdrücklich. Sie vertrat die Auffassung, es dürften keine Schutzwälle um die europäischen Häfen und Hafendienstleister errichtet werden, diese müssten sich dem Wettbewerb stellen, aber es müsse für sie auch Investitionssicherheit geben. Zwischen den Zielen des Wettbewerbs und der Sicherheit für getätigte Investitionen müsse man einen vernünftigen Mittelweg finden, was man sich von der weiteren Debatte über das Port Package erhoffe. Die Selbstabfertigung müsse den Kriterien der vergleichbaren Hafendienstleistungen entsprechen; dies sei ein ganz zentraler Punkt. Es gebe Schiffe, bei denen die Selbstabfertigung durch die Besatzung auch aus Sicherheitsgründen problematisch sei.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, der jetzt vorgelegte Entwurf sei noch schlechter als der frühere Entwurf. Das bedeute aber nicht, dass man fordern solle, dass sich überhaupt nichts mehr ändere. Was die in dem Koalitionsantrag geforderten Regelungen über Entschädigungen anbelange, würden diese das unternehmerische Risiko beseitigen. Da der Antrag der Koalitionsfraktionen aber einige richtige Gedanken enthalte, werde man sich bei der Abstimmung enthalten. Nach ihrer Information habe die Bundesregierung sich bislang öffentlich für die Richtlinie ausgesprochen.

Den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 15(14)1518 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit den Stimmen der

Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP angenommen. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/ 4213 Nr. 2.36 – hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 19. Januar 2005

Dr. Margrit Wetzel
Berichterstatterin

Anlage

RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 18. Oktober 2004 (20.10) (OR. en)

13681/04

Interinstitutionelles Dossier: 2004/0240 (COD)

MAR 178
CODEC 1135

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	15. Oktober 2004
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: KOM(2004) 654 endg.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den, 13.10.2004
KOM(2004) 654 endgültig

2004/0240 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Zugang zum Markt für Hafendienste

(Vorlage der Kommission)

BEGRÜNDUNG

1. EINLEITUNG

Die Agenda von Lissabon sieht die Liberalisierung in allen Verkehrssektoren sowohl im Interesse der Verbraucher als auch der Unternehmen ausdrücklich vor. In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates in Lissabon am 28. März 2000 wird der Verkehr als einer der Bereiche genannt, in denen die Kommission, der Rat und die Mitgliedstaaten aufgerufen werden, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse die Liberalisierung zu beschleunigen.

Im Anschluss daran nahm die Kommission am 13. Februar 2001 die Mitteilung an das Europäische Parlament und an den Rat „Verbesserung der Dienstequalität in Seehäfen: Ein zentraler Aspekt für den europäischen Verkehr“ (das so genannte Hafenpaket) an. Das wichtigste Element dieser Mitteilung war ein Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den „Marktzugang für Hafendienste“.

Dies war ein ehrgeiziger Vorstoß, dessen Grundsätze und wesentliche Zielsetzungen später in diesem Jahr auch vom Weißbuch der Kommission bekräftigt wurden.

Der Vorschlag bewirkte eine umfassende Debatte, sowohl im Rahmen des interinstitutionellen Gesetzgebungsverfahrens[1] als auch mit und zwischen den Beteiligten.

Am Ende des Vermittlungsverfahrens, nach einem fast drei Jahre dauernden interinstitutionellen Verfahren, lehnte das Europäische Parlament dann jedoch in seiner Plenartagung am 20. November 2003 den Kompromisstext mit 229 gegen 209 Stimmen bei 16 Enthaltungen ab.

2. DIE SCHAFFUNG EINES GEMEINSCHAFTLICHEN RECHTSRAHMENS IST ERFORDERLICH

Die Kommission vertritt die Ansicht, dass es nach wie vor erforderlich ist, einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen für den Zugang zur Erbringung von Hafendienstleistungen zu schaffen, und dass dies durch die Ereignisse der letzten Jahre noch an Dringlichkeit gewonnen hat.

1. Erhaltung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssektors der EU

Die Kommission möchte unterstreichen, dass die ihrer vorherigen Gesetzesinitiative zugrunde liegende Philosophie und ihre wesentlichen Grundsätze während der gesamten interinstitutionellen Diskussionen unverändert blieben. Dies ist der Beweis dafür, dass die meisten der Argumente und Überlegungen, die im Vorschlag der Kommission aus dem Jahr 2001 für die Notwendigkeit angeführt wurden, einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen für den Zugang zur Erbringung von Hafendienstleistungen zu schaffen, auch heute noch Gültigkeit haben:

---

[1] Das Europäische Parlament stimmte auf seiner Plenartagung am 14. November 2001 dem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste vorbehaltlich einer Anzahl Abänderungen zu.

Der Europäische Rat hat in dem Bewusstsein, dass die Agenda von Lissabon erfüllt werden muss, bereits zweimal (in Barcelona 2002 und in Brüssel 2003) ausdrücklich und zum wiederholten Male alle Institutionen aufgerufen, auf die Verabschiedung der Hafendienstrichtlinie hinzuarbeiten.

Weiter bestätigen Verkehrsstatistiken, -szenarien und -trends immer wieder die Einschätzung der Kommission (die sie in ihrem Weißbuch „Verkehr" aus dem Jahr 2001 zum Ausdruck gebracht hat), dass dem ständig wachsenden Beförderungsbedarf der EU am wirksamsten begegnet werden kann, wenn mehr Güter und Fahrgäste im Seeverkehr befördert werden. Auf diese Weise wird das Straßennetz entlastet und die Anbindung der Regionen in Randlage verbessert.

Der Kurzstreckenseeverkehr und die Hochgeschwindigkeitsseewege verfügen über die Kapazität, einen Großteil des für 2010 prognostizierten Anstiegs des Frachtaufkommens (50 % mehr als 1998) aufzunehmen. Dies wird zu einem Anstieg der Geschäftstätigkeit in den Häfen führen, die ihre Leistungsfähigkeit verbessern müssen.

2. Errichtung des Binnenmarktes und Schaffung gleicher Rahmenbedingungen in den Häfen

Der Vertrag überträgt der Kommission das Recht und die Pflicht, alle ihr nach dem Vertrag zu Gebote stehenden Möglichkeiten zu prüfen, die Öffnung des Marktes für Hafendienstleistungen voranzutreiben. Dies gilt insbesondere jetzt nach der Erweiterung auf 25 Mitgliedstaaten, von denen 20 über Häfen verfügen!

Auch für den Bereich der Hafendienstleistungen gelten die im EU-Vertrag garantierten Freiheiten (Niederlassungsfreiheit, Freizügigkeit der Arbeitnehmer, freier Waren- und Dienstleistungsverkehr) und Wettbewerbsregeln. Fast fünfzig Jahre nach der Gründung der Gemeinschaft gibt es immer noch keinen Rechtsrahmen der Gemeinschaft für Hafendienste, die damit mehr oder weniger der einzige Bereich von Verkehrsdienstleistungen sind, in dem die Kommission eventuell auftretende Probleme bei der Anwendung dieser Regeln von Fall zu Fall lösen muss.

Dieser Markt ist gekennzeichnet durch die Komplexität und Vielzahl der geltenden einzelstaatlichen und anderen Vorschriften und durch die Verschiedenartigkeit der Hafendienste und die unterschiedlichen Gegebenheiten in den Häfen (in Bezug auf Status, Eigentum, Verwaltungssystem, Größe, Funktion und geografische Merkmale).

Daher würde die Festlegung eines gemeinschaftlichen Rechtsrahmens, der die wichtigsten in diesen EU-Häfen geltenden Regeln festschreibt, gewährleisten, dass für den Wettbewerb in und zwischen Häfen gleiche Ausgangsbedingungen gelten.

Ein Gemeinschaftsrahmen für Hafendienstleistungen sollte nicht für Häfen aller Größen gelten. Er sollte nur auf Häfen Anwendung finden, deren jährliches Gesamtseeverkehrsaufkommen dem von „Seehäfen von internationaler Bedeutung (Kategorie A)" gemäß der Definition in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über das transeuropäische

Verkehrsnetz[2] entspricht. Es steht den Mitgliedstaaten jedoch frei, diese Richtlinie auch auf andere Häfen anzuwenden.

Es sind zwei wichtige Punkte aufzugreifen:

– Hinsichtlich des Wettbewerbs innerhalb eines Hafens (Wettbewerb zwischen Anbietern der gleichen Hafendienstleistung innerhalb eines Hafens) ist die effiziente Erbringung von Dienstleistungen in diesem Marktsektor eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren der EU-Häfen und damit für den Erfolg der vorstehend beschriebenen Politik der EU.

  Hafendienste sind Dienstleistungen eines bestimmten Handelswerts, die für Hafenbenutzer in einem Seehafen gegen Entgelt erbracht werden und deren Bezahlung normalerweise nicht in den Gebühren enthalten ist, die erhoben werden, bevor ein Hafenbenutzer die Erlaubnis erhält, einen Hafen anzulaufen oder dort zu tätig zu sein. Dazu gehören die technisch-nautischen Dienste Lotsen, Schleppen und Festmachen, sämtliche Tätigkeiten des Ladungsumschlags (einschließlich Löschen und Laden, Stauen, Umladen und andere Transporttätigkeiten am Terminal) sowie Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen). Diese Dienste werden entweder innerhalb eines Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem Hafen darstellt, erbracht.

  Dabei muss die Eigenart jedes Hafens und deren Bedeutung für die Hafendiensteanbieter angemessen berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn in einem Hafen Einschränkungen hinsichtlich des verfügbaren Raums und der Kapazität bestehen oder Aspekte der Sicherheit im Seeverkehr, der Gefahrenabwehr und des Umweltschutzes zu berücksichtigen sind.

– Hinsichtlich des Wettbewerbs zwischen (verschiedenen) Häfen teilt die Kommission die Ansicht der beiden anderen Legislativorgane (Europäisches Parlament und Rat) dass ihre Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen auf alle unter die vorgeschlagene Richtlinie fallenden Häfen Anwendung finden sollte und dass Leitlinien für staatliche Beihilfen (ausschließliche Zuständigkeit der Kommission) zur Finanzierung von Hafeninfrastrukturen verabschiedet werden müssen, und wird in beiderlei Hinsicht tätig werden.

3. Schaffung von Arbeitsplätzen unter uneingeschränkter Beachtung des gemeinschaftlichen Besitzstands in den Bereichen Soziales und Beschäftigung

Im Laufe der vorangegangenen Legislativdebatte wurde häufig das Argument angeführt, dass die Öffnung des Marktes für Hafendienste sich negativ auf die Beschäftigung und die sozialen Bedingungen der Arbeitskräfte in diesem Sektor auswirken oder die Sicherheit und Gefahrenabwehr in den Häfen beeinträchtigen würde.

Das stimmt nicht. Die Kommission hat immer betont, dass ihr Vorschlag keinerlei Auswirkungen auf die Beschäftigungs- und Sozialvorschriften auf EU-Ebene und in den Mitgliedstaaten hat, auch nicht auf Ausbildungsanforderungen und berufliche Qualifikationen

---

[2] Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1). Geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

oder auf die Bereiche Umwelt, Sicherheit und Gefahrenabwehr. Der Vorschlag würde also die Anwendung entsprechender Regelungen nicht berühren, sofern sie mit dem Gemeinschaftsrecht und den internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft und des betreffenden Mitgliedstaats vereinbar sind.

Darüber hinaus wird durch die Verlagerung zusätzlichen neuen Umschlagvolumens in die Häfen unzweifelhaft ein Bedarf für neue Tätigkeiten geschaffen, was das Arbeitsplatzangebot in Häfen verbessern wird.

Im Hinblick auf die umfassendere Anwendung des vorgeschlagenen gemeinschaftlichen Rechtsrahmens möchte die Kommission darüber hinaus die Mitgliedstaaten auffordern, die im Rahmen internationaler Organisationen angenommenen Übereinkünfte zu ratifizieren, insbesondere die einschlägigen Übereinkommen der IAO[3].

3. DER VORSCHLAG DER KOMMISSION

Nach Ansicht der Kommission ist es daher, im Interesse von Betreibern, Behörden und Verbrauchern, nach wie vor erforderlich, gezielte und klare Regeln über den Zugang zum Hafendienstemarkt einzuführen, die dessen einzigartige Merkmale berücksichtigen.

Aus diesem Grund legt die Kommission, die über das alleinige Initiativrecht verfügt, einen neuen Vorschlag für eine Richtlinie über den Zugang zum Markt für Hafendienste vor.

Der Denkansatz, die Grundsätze und die Ziele, die die Kommission schon in ihrer Mitteilung im Jahr 2001 verfolgte, bleiben dabei unverändert gültig. Allerdings erkennt die Kommission den zusätzlichen Nutzen der konstruktiven Änderungen an, die im Zuge des vorangegangenen Legislativverfahrens und durch Vorschläge von Interessengruppen und Beteiligten eingebracht wurden.

Der neue Text der Kommission stützt sich somit auf den ursprünglichen Vorschlag von 2001 und den geänderten Vorschlag von 2002 sowie auf zahlreiche konstruktive Änderungen, die aus den beiden Lesungen im Europäischen Parlament, dem gemeinsamen Standpunkt des Rates und den im Vermittlungsverfahren erstellen Texten hervorgingen.

Folgende Punkte bleiben beispielsweise unverändert:

– Der Geltungsbereich der Richtlinie, d.h. die Schwellenwerte für die betroffenen Häfen und Hafendienstleistungen.

  a) Betroffen sind nur Häfen der im Rahmen der TEN festgelegten Kategorie A (siehe Punkt II.2, Artikel 2).

  b) Die betroffenen Dienste sind in Artikel 3 festgelegt.

– Die Richtlinie berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Anwendung ihrer Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der sozialen

---

[3] IAO-Übereinkommen C137 von 1973 über die Hafenarbeit; IAO-Übereinkommen C152 von 1979 über den Arbeitsschutz bei der Hafenarbeit; IAO-Übereinkommen C145 von 1976 über die Kontinuität der Beschäftigung (Seeleute)

Sicherheit, einschließlich ihrer einschlägigen Gesundheits-, Sicherheits- und Beschäftigungsvorschriften (Artikel 4).

– Die Richtlinie berührt nicht die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Recht und Ordnung, Sicherheit und Gefahrenabwehr in Häfen sowie Umweltschutz (Artikel 5).

– Die Kriterien für die Erteilung von Genehmigungen sollten objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein und veröffentlicht werden (Artikel 7).

– Für die Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter für einen oder mehrere Hafendienste müssen objektive Gründe vorliegen. Es muss die höchstmögliche Anzahl von Diensteanbietern zugelassen werden (Artikel 9).

– Die Neutralität der zuständigen Behörde bei Entscheidungen über die Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter und bei Auswahlverfahren muss gewährleistet werden (Artikel 8 und Artikel 9).

– In Bezug auf Lotsendienste schlägt die Kommission den Text vor, der im Zuge des Vermittlungsverfahrens vereinbart wurde (Artikel 14).

  Somit werden Lotsendienste in den Geltungsbereich der Richtlinie einbezogen und als kommerzielle Dienstleistungen anerkannt. Es wird jedoch ganz nachdrücklich darauf hingewiesen, dass die besonderen Anforderungen, denen dieser Dienst unterliegt, von äußerster Wichtigkeit sind.

  Bei den Diskussionen über den ursprünglichen Vorschlag wurden diese besonderen Anforderungen, insbesondere hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und hinsichtlich der Rolle von Lotsendiensten für die Sicherheit im Seeverkehr, vom Europäischen Parlament, vom Rat und von der Kommission anerkannt. Aus diesem Grund vertraten sie die Ansicht, dass für die Erteilung einer Genehmigung für Lotsendienste besonders strenge Kriterien hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und hinsichtlich der Sicherheit im Seeverkehr angelegt werden können; insbesondere könnten eingehende Kenntnisse in Bezug auf die Befahrbarkeit lokaler Einsatzgebiete gefordert werden. Die zuständigen Behörden können dabei im Einzelfall entscheiden, ob sie die Lotsendienste in einem Hafen entweder selbst übernehmen oder sie als ausschließliches Recht direkt an eine einzelne Organisation vergeben. Damit sind spezielle Lösungen für jeden einzelnen Hafen möglich.

  Die Frage der Selbstabfertigung bei Lotsendiensten wird in der Richtlinie durch Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht geregelt.

– Es wird eine transparente Buchführung für das Leitungsorgan des Hafens vorgeschrieben.

Die wichtigsten neuen Elemente im neuen Vorschlag der Kommission sind:

– Ganz allgemein kann für die Selbstabfertigung bei Fracht- und Fahrgastdienstleistungen das Landpersonal des Selbstabfertigers eingesetzt werden.

Der Einsatz des Landpersonals für die Selbstabfertigung wird zu einer Erhöhung des Beschäftigungsangebots in den Häfen führen, von dem vor allem die lokalen Gemeinden profitieren. Natürlich muss dieses Personal unter uneingeschränkter Beachtung der geltenden Beschäftigungs- und Sozialvorschriften der Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft beschäftigt werden, nach den gleichen allgemeinen Regeln und Bedingungen, wie sie für das gesamte übrige Personal gelten, das am Ladungsumschlag beteiligt ist.

Auf Schiffen, die im Rahmen eines zugelassenen Linienverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr eingesetzt werden oder die auf Hochgeschwindigkeitsseewegen verkehren, kann neben dem an Land arbeitenden Personal auch die reguläre Besatzung des Schiffs die Selbstabfertigung vornehmen.

Zugelassene Linienverkehre, Kurzstreckenseeverkehr und Hochgeschwindigkeitsseewege sind Strategien der EU, die vor allem darauf abzielen, den Landverkehr (auf der Straße) einzudämmen. Letztere wurden in der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes definiert. Die Richtlinie gilt auch für Seeverkehrsverbindungen zwischen den Häfen ein- und desselben Mitgliedstaats (Kabotage).

Die EU fördert ihre zunehmende Nutzung auf unterschiedliche Weise, unter anderem durch die Bereitstellung von Gemeinschaftsmitteln. Es wäre daher nur logisch, sie durch gemeinschaftliche Rechtsvorschriften weiter zu stärken.

Es ist darauf hinzuweisen, dass für die Selbstabfertigung eine Genehmigung erforderlich ist. Die Kriterien für die Erteilung einer solchen Genehmigung müssen, soweit sie relevant sind, die gleichen sein wie sie für Anbieter des gleichen oder eines vergleichbaren Hafendienstes gelten. Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Genehmigungen für Selbstabfertiger zügig und effizient erteilt werden. Sie bleiben gültig, solange der Selbstabfertiger die Kriterien für ihre Erteilung erfüllt.

– Die Diensteanbieter unterliegen einer Genehmigungspflicht (Artikel 7). Die Kommission möchte auf diese Weise sowohl der Notwendigkeit, kompetenten Diensteanbietern wirksamen Zugang zu verschaffen, als auch der Notwendigkeit, die ordnungsgemäße Verwaltung eines Hafens mit den ihm eigenen Einschränkungen zu gewährleisten und für ein zufrieden stellendes Niveau der beruflichen Qualifikationen zu sorgen, Rechnung tragen.

  Nach einer bestimmten Frist nach Inkrafttreten der Richtlinie müssen alle Anbieter von Hafendiensten in einem Hafen über eine Genehmigung verfügen. Die Art und Weise, wie eine Genehmigung erteilt wurde, ist ausschlaggebend dafür, wie im Falle einer nachträglichen Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter für einen Hafendienst verfahren wird. (Artikel 10).

  a) Innerhalb einer vertretbaren Frist müssen Genehmigungen, die vor dem Inkrafttreten der Richtlinie erteilt wurden, geprüft werden, da für sie nicht die Bestimmungen der Richtlinie zugrunde gelegt wurden. Gleichzeitig muss jedoch auch den legitimen Erwartungen der derzeitigen Diensteanbieter

Rechnung getragen werden. Die Regelung gilt ebenfalls für neue Genehmigungen, die nach Inkrafttreten der Richtlinie erteilt werden.

Hierfür werden höchstens zwölf Monate nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie (12 + 18 Monate) angesetzt.

Das vorgeschlagene System räumt die Möglichkeit ein, dass eine Genehmigung ohne weitere Auflagen erteilt werden kann, sieht aber auch vor, dass dies auf Beschluss einer Hafenbehörde und/oder auf Antrag eines bereits tätigen (oder neuen) Anbieters im Rahmen eines Auswahlverfahrens geschieht (siehe Artikel 11).

b) Im Falle der Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter:

- muss eine im Rahmen eines Auswahlverfahrens erteilte Genehmigung unverändert gültig bleiben.
- muss eine Genehmigung, die ohne Auswahlverfahren erteilt wurde, aufgehoben und ein Auswahlverfahren eingeleitet werden.
- ist, wenn der bereits tätige Diensteanbieter in dem Auswahlverfahren nicht erfolgreich ist, entsprechend den Wettbewerbsregeln des EG-Vertrags eine Entschädigung vorgesehen.
- Die Bestimmungen für Genehmigungen, die Eigentumsrechte in oder an einem Hafen umfassen, weichen aufgrund ihrer Besonderheit hiervon etwas ab.

– Die Geltungsdauer von Genehmigungen (Artikel 12) ist abhängig von den Investitionen, die der Diensteanbieter getätigt hat. Die vorgeschlagenen Fristen entsprechen den in der EU geltenden Abschreibungsregeln.

– Die Kommission teilt die Ansicht der beiden anderen Legislativorgane (Europäisches Parlament und Rat), dass auch die Frage des Wettbewerbs zwischen (verschiedenen) Häfen aufgegriffen werden muss. Wie im Vermittlungsverfahren bereits vereinbart

a) wurde der Text über die Anwendung der Richtlinie über die Transparenz der finanziellen Beziehungen auf alle unter den Richtlinienvorschlag fallenden Häfen aufgenommen (Artikel 16).

b) wurde auch der vereinbarte Text über Leitlinien für staatliche Beihilfen aufgenommen. Darin ist vorgesehen, dass die Kommission innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung der Richtlinie Leitlinien für staatliche Beihilfen festlegt (Artikel 17).

4. KOMMENTAR ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1: Festlegung der Ziele der Richtlinie, d.h. Freiheit zur Erbringung von Hafendienstleistungen und zur Selbstabfertigung in Seehäfen für Hafendiensteanbieter aus der Gemeinschaft, die bestimmten objektiven und relevanten Einschränkungen unterliegt.

Artikel 2: Festlegung des Geltungsbereichs der Richtlinie. In diesem Artikel wird unter Verweis auf die Begriffsbestimmungen festgelegt, für welche Hafendienste die Richtlinie gilt, und es werden verschiedene Schwellenwerte für Häfen festgelegt, auf die die Richtlinie Anwendung findet.

Artikel 3: Definition der wichtigsten Begriffe, insbesondere der Hafendienste, auf die die Richtlinie Anwendung findet.

Artikel 4: Die Richtlinie berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten hinsichtlich der Anwendung ihrer Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit, einschließlich der einschlägigen Gesundheits-, Sicherheits- und Beschäftigungsvorschriften.

Artikel 5: Die Richtlinie berührt nicht die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten in Bezug auf Recht und Ordnung, Sicherheit und Gefahrenabwehr in Häfen sowie Umweltschutz.

Artikel 6: Die Richtlinie ersetzt keine der Verpflichtungen, denen die Behörden bereits aufgrund der Richtlinien über das öffentliche Beschaffungswesen 92/50, 93/36, 93/37 und 93/38 sowie aufgrund der Verordnung Nr. 3577/92 unterliegen. Ist in einer dieser Richtlinien bereits vorgeschrieben, dass ein Auftrag auszuschreiben ist, werden die Modalitäten dieser Ausschreibung von diesen Richtlinien bestimmt, nicht von der hier vorgeschlagenen Richtlinie. Absatz 3 gewährleistet ferner die Anwendung der Richtlinien 89/48, 92/51 und 99/42 über die gegenseitige Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise, insbesondere dann, wenn die Mitgliedstaaten Genehmigungen aufgrund der fachlichen Qualifikationen des Anbieters erteilen.

Artikel 7: Festschreibung des Grundsatzes, dass alle Anbieter von Hafendienstleistungen über eine von der zuständigen Behörde erteilte Genehmigung verfügen müssen. Dies muss spätestens zwölf Monate nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Richtlinie erfolgen. Wahlweise kann ein Auswahlverfahren durchgeführt werden. Die Bedingungen für die Erteilung einer Genehmigung müssen transparent, diskrimininationsfrei, objektiv, sachgerecht und verhältnismäßig sein. Sie sind, wie das Genehmigungsverfahren, zu veröffentlichen. Die Genehmigungen werden in zügiger und effizienter Weise erteilt. Dieser Artikel enthält eine begrenzte Liste von Kriterien für die Genehmigung, wozu unter Umständen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gehören können. Ferner sind hier die Verpflichtung der zuständigen Behörde, geeignete Fortbildungsmaßnahmen anzubieten, wo Ortskenntnisse für potenzielle Diensteanbieter unerlässlich sind, sowie das Recht des Diensteanbieters festgelegt, Mitarbeiter seiner Wahl zu beschäftigen.

Artikel 8: Beschreibung des Auswahlverfahrens für die Erteilung von Genehmigungen. Dieses Verfahren muss angewandt werden, wenn die Anzahl der Anbieter für einen oder mehrere Hafendienste begrenzt ist. Es findet auch dann Anwendung, wenn über das Auswahlverfahren kein geeigneter Diensteanbieter gefunden werden konnte. Schließlich stellt der Artikel die Neutralität der zuständigen Behörde sicher, wenn sie eine Entscheidung in einem Auswahlverfahren für einen Dienst treffen muss, den sie selber erbringen möchte. In diesem Fall ist eine unabhängige Stelle zu benennen.

Artikel 9: Festlegung transparenter Regeln, wenn die Anzahl von Diensteanbietern in einem Hafen begrenzt werden muss. Es muss die höchstmögliche Anzahl von Diensteanbietern zugelassen werden.

Artikel 10: Festschreibung der Regeln für den Fall, dass die Anzahl der Anbieter für einen Hafendienst begrenzt wird. Insbesondere wird eine unterschiedliche Behandlung eingeführt, die davon abhängig ist, wie die Genehmigung erteilt wurde (mit oder ohne Auswahlverfahren). Weiter wird geregelt, wie Genehmigungen zu behandeln sind, die Eigentumsrechte in oder an einem Hafen umfassen.

Artikel 11: Regeln für alte und neue Genehmigungen für neue Häfen oder Hafenteile.

Artikel 12: Festlegung von Höchstgrenzen für die Geltungsdauer. In diesem Artikel wird der Grundsatz eingeführt, dass Genehmigungen befristet sind und ihre Geltungsdauer von Investition in Vermögenswerte abhängt. Die Geltungsdauer richtet sich nach der Höhe der vom Diensteanbieter getätigten Investitionen und danach, ob es sich bei den entsprechenden Vermögenswerten um Immobilien handelt oder nicht.

Artikel 13: Diese Richtlinie gilt auch für die Selbstabfertigung. Die Selbstabfertigung für einen Dienst kann nur in genau festgelegten Ausnahmefällen verweigert werden. Für Tätigkeiten des Ladungsumschlags und Fahrgastdienstleistungen im Rahmen eines zugelassenen Linienverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr und auf Hochgeschwindigkeitsseewegen kann der Selbstabfertiger neben seinem Landpersonal auch die feste Schiffsbesatzung einsetzen. Für die Selbstabfertigung ist eine Genehmigung erforderlich, wobei die festgesetzten Kriterien nicht strenger sein sollten als die, die für andere Anbieter des gleichen oder eines vergleichbaren Hafendienstes gelten. Die Genehmigungen werden in zügiger und effizienter Weise erteilt und bleiben gültig, solange der Selbstabfertiger die Kriterien für ihre Erteilung erfüllt. Einzelstaatliche Sozial-, Beschäftigungs- und Ausbildungsbestimmungen bleiben unberührt. Selbstabfertiger können zur Deckung der Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für diesen Dienst herangezogen werden.

Artikel 14: Festlegung einer speziellen Regelung für Lotsendienste, aufgrund der Anforderungen in Bezug auf die Sicherheit im Seeverkehr und auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Selbstabfertigung bei Lotsendiensten ist möglich. Die Mitgliedstaaten erstellen einen Bericht über Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz von Lotsendiensten. Die Frage der Selbstabfertigung bei Lotsendiensten wird in der Richtlinie durch Bescheinigungen über die Befreiung von der Lotsenpflicht geregelt.

Artikel 15: Gewährleistung der vollen Transparenz des Auswahlverfahrens und Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Rechtsbehelfe einschließlich gerichtlicher Überprüfung vorzusehen.

Artikel 16: Anwendung der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission über die Transparenz der finanziellen Beziehungen auf die unter die Richtlinie fallenden Häfen und regelmäßige Berichte.

Artikel 17: Verabschiedung von Leitlinien für staatliche Beihilfen für die Finanzierung von Hafeninfrastrukturen durch die Kommission innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie.

Artikel 18: Diensteanbieter müssen über eine getrennte Buchführung über ihre Hafendiensttätigkeiten verfügen.

Artikel 19: Einführung transparenter Buchführungsvorschriften für das Leitungsorgan des Hafens.

Artikel 20: internationaler Status von Häfen, Wasserstraßen und Seegebieten.

Artikel 21: verpflichtet die Mitgliedstaaten, über die Anwendung der Richtlinie zu berichten, und die Kommission, aufgrund dieser Berichte einen eigenen, gegebenenfalls mit einem Änderungsvorschlag verknüpften Bericht zu erstellen.

Artikel 22: Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Umsetzung der Richtlinie.

Artikel 23: Inkrafttreten der Richtlinie.

Artikel 24: Adressaten der Richtlinie.

2004/0240 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Zugang zum Markt für Hafendienste

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission[4],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[5],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[6],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 251 EG-Vertrag,[7]

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Ziel von Artikel 49 des Vertrags ist die Beseitigung von Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft. Gemäß Artikel 51 des Vertrags ist dieses Ziel im Rahmen der Gemeinsamen Verkehrspolitik zu verwirklichen, wobei unter anderem die Sozial- und Umweltschutzvorschriften des Vertrags zu beachten sind.

(2) Durch die Verordnung Nr. 4055/86 (EWG) des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern[8] und die Verordnung Nr. 3577/92 (EWG) des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage)[9] wurde dieses Ziel im Hinblick auf Seeverkehrsdienstleistungen als solche erreicht.

(3) Hafendienste sind für den ordnungsgemäßen Ablauf des Seeverkehrs entscheidend, da sie wesentlich zur effizienten Nutzung der Seeverkehrsinfrastruktur beitragen.

---

4 ABl. C ..., S. ….
5 ABl. C …, S. ….
6 ABl. C …, S. ….
7 ABl. C …, S. ….
8 ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3573/90 (ABl. L 353 vom 17.12.1990, S. 16).
9 ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

(4) Im Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur vom Dezember 1997 bekundete die Kommission ihre Absicht, einen Rechtssetzungsrahmen vorzulegen, mit dem der Zugang zum Hafendienstemarkt in Gemeinschaftshäfen mit internationalem Verkehr gewährleistet werden sollte.

(5) Als eine der Maßnahmen, die den Wettbewerb in und zwischen den Häfen der Gemeinschaft insgesamt verbessern werden, wird mit der Erleichterung des Zugangs zum Hafendienstemarkt auf Gemeinschaftsebene angestrebt, die vorhandenen Beschränkungen, die den Zugang für Hafendiensteanbieter und Selbstabfertiger behindern, zu beseitigen, die Qualität der für die Hafennutzer erbrachten Dienstleistungen zu verbessern, die Effizienz und Flexibilität zu erhöhen, einen Beitrag zur Kostensenkung zu leisten und damit zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des kombinierten Verkehrs beizutragen. Weiter müssen die finanziellen Beziehungen zwischen Seehäfen oder Hafensystemen und den Anbietern von Hafendienstleistungen einerseits und den staatlichen Behörden andererseits, einschließlich staatlicher Mittel für Häfen, transparent gemacht werden.

(6) Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und Praktiken haben zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte von Hafendiensteanbietern und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Es liegt daher im Interesse der Gemeinschaft, einen gemeinschaftlichen Rechtsrahmen zu schaffen und damit Grundregeln für den Zugang zum Hafendienstemarkt, die Rechte und Pflichten gegenwärtiger und künftiger Diensteanbieter und Selbstabfertiger, die Leitungsorgane der Häfen sowie die Verfahren für Genehmigungen und Bewerberauswahl aufzustellen.

(7) Die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über den Zugang zu Hafendiensten sollten die Anwendung anderer Gemeinschaftsbestimmungen, beispielsweise der Wettbewerbsregeln, nicht ausschließen; hierzu zählen auch Bestimmungen über Dienstleistungen, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse liegen, insbesondere Bestimmungen über Monopolsituationen.

(8) Damit das Ziel dieser Richtlinie erreicht wird, ohne dass kleinere Häfen - gemessen an den erwarteten Ergebnissen - in unverhältnismäßigem Umfang zusätzlich belastet werden, sollte diese Richtlinie für Häfen gelten, deren jährliches Gesamtseeverkehrsaufkommen dem von "Seehäfen von internationaler Bedeutung" (Kategorie A) gemäß der Definition in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes[10] entspricht; hierdurch sollte jedoch die Möglichkeit der Mitgliedstaaten, eine Anwendung dieser Richtlinie auch auf andere Häfen zu beschließen, nicht eingeschränkt werden. Bei der Ermittlung des jährlichen Gesamtverkehrsaufkommens sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, das Verkehrsaufkommen in Hafenbereichen, die dem allgemeinen Handelsschiffsverkehr nicht offen stehen, nicht zu berücksichtigen.

(9) Die Mitgliedstaaten sollten ebenfalls die Möglichkeit haben, Häfen, deren Nutzung in hohem Maße saisonabhängig ist, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie

---

[10] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Geändert durch die Entscheidung Nr. 2004/884/EG (ABl. L 167 vom 30.4.2004, S. 1).

auszuschließen, sofern sie sich vergewissert haben, dass ein angemessener Zugang zum Markt für Hafendienstleistungen sichergestellt ist.

(10) Da ein Hafensystem in demselben von einem Mitgliedstaat ausgewiesenen geografischen Gebiet denselben Einschränkungen wie ein einzelner Hafen unterliegt, sollten die Mitgliedstaaten es für die Zwecke dieser Richtlinie wie einen einzigen Hafen behandeln können.

(11) Die Mitgliedstaaten sollten das Modell für die Verwaltung von zwei oder mehr Häfen in demselben geografischen Gebiet, die in ein Hafensystem einbezogen werden könnten, frei wählen können.

(12) Die Mitgliedstaaten sollten für die Durchführung dieser Richtlinie eine oder mehrere zuständige Behörden bestimmen. Hierbei kann es sich um öffentliche oder private Stellen handeln, die für eine oder mehrere Aufgaben im Rahmen dieser Richtlinie und für einen oder mehrere Häfen zuständig sein können.

(13) Diese Richtlinie sollte in keiner Weise die Anwendung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit, einschließlich der einschlägigen einzelstaatlichen Gesundheits-, Sicherheits- und Beschäftigungsvorschriften durch Diensteanbieter und Selbstabfertiger berühren.

(14) Diese Richtlinie sollte die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten und der von ihnen benannten zuständigen Stellen im Hinblick auf Recht und Ordnung, Sicherheit und Gefahrenabwehr in Häfen und Umweltschutz unberührt lassen.

(15) Hat die im Rahmen dieser Richtlinie erteilte Genehmigung die Form eines Vertrags, der in den Anwendungsbereich der Richtlinie 92/50/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge[11] fällt, so gelten die Richtlinie 93/36/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Lieferaufträge[12], die Richtlinie 93/37/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge[13] und die Richtlinie 93/38/EWG des Rates vom 14. Juni 1993 zur Koordinierung der Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor[14]. Nimmt eine Genehmigung im Sinne der vorliegenden Richtlinie die Form eines Vertrags über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes an, der in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 fällt, so sollte diese Verordnung gelten. Sofern anwendbar gelten darüber hinaus die Richtlinie 89/48/EWG des Rates[15], die Richtlinie 92/51/EWG des Rates[16] und die Richtlinie

---

11 ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/78/EG (ABl. L 285, 29.10.2001, S. 1).

12 ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

13 ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 54. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

14 ABl. L 199 vom 9.8.1993, S. 84. Richtlinie zuletzt geändert durch die Beitrittsakte 2003.

15 ABl. L 19 vom 24.1.1989, S. 16. Geändert durch die Richtlinie 2004/108/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 32 vom 5.2.2004, S. 15).

16 ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 25. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2001/19/EG.

1999/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die gegenseitige Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise[17].

(16) Aufträge für Hafendienste, die nach einem Ausschreibungsverfahren auf der Grundlage eines anderen Gemeinschaftsrechtsakts vergeben worden sind, sollten nicht einem Auswahlverfahren gemäß den Bestimmungen dieser Richtlinie unterliegen.

(17) Im Interesse eines effizienten und sicheren Hafenmanagements können die Mitgliedstaaten Genehmigungen für Diensteanbieter vorschreiben. Die Kriterien für die Erteilung solcher Genehmigungen sollten objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein und veröffentlicht werden. Die zuständigen Behörden sollten dafür sorgen, dass die Genehmigungen zügig und effizient und entsprechend den Bestimmungen dieser Richtlinie erteilt werden.

(18) Um zu gewährleisten, dass die Bewerber für die Funktion eines Diensteanbieters einen angemessenen Zugang zu einer entsprechenden Ausbildung erhalten, wenn zu den geforderten technischen fachlichen Qualifikationen spezifische Ortskenntnisse oder Erfahrung mit örtlichen Gegebenheiten gehören, können die Mitgliedstaaten Diensteanbieter mit derartigen Kenntnissen bzw. Erfahrungen dazu verpflichten, eine entsprechende Ausbildung - gegebenenfalls gegen Entgelt - anzubieten.

(19) Hafendiensteanbieter und Selbstabfertiger sollten das Recht haben, Personen ihrer Wahl zu beschäftigen, wobei sie den einschlägigen Regelungen über Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und sonstige soziale Angelegenheiten sowie Ausbildung und berufliche Befähigung genügen müssen.

(20) Da Häfen geografisch begrenzte Gebiete darstellen, kann der Marktzugang in bestimmten Fällen Einschränkungen im Zusammenhang mit der verfügbaren Fläche oder der Kapazität, mit der Sicherheit im Seeverkehr oder mit Umweltschutzanforderungen unterliegen. In solchen Fällen kann es daher zur Gewährleistung der allgemeinen Effizienz der Häfen erforderlich sein, die Anzahl der zugelassenen Hafendiensteanbieter zu begrenzen, wobei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eines Diensteanbieters oder des Hafenleitungsorgans sowie Umweltschutzbestimmungen Rechnung zu tragen ist. Die Kriterien für eine Begrenzung sollten objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein.

(21) Wenn die zuständige Behörde im Einklang mit der veröffentlichten Entwicklungspolitik für einen Hafen festlegt, welche Wirtschaftstätigkeiten in dem Hafen oder in Teilen des Hafens ausgeübt werden dürfen, sollte dies nicht als Begrenzung der Zahl der Diensteanbieter angesehen werden.

(22) Bei einer Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter sollte die unter den gegebenen Umständen gebotene Höchstzahl an Diensteanbietern zugelassen werden. Die Diensteanbieter sollten durch die zuständige Behörde in einem transparenten, objektiven, offenen und fairen Verfahren nach nicht diskriminierenden Regeln ausgewählt werden.

---

[17] ABl. L 201 vom 31.7.1999, S. 77.

(23) Im Interesse der Offenheit und Transparenz sollte das Auswahlverfahren den betroffenen Sektoren bekannt gegeben werden, und die Interessenten sollten umfassende Unterlagen erhalten. Die aufgrund des Auswahlverfahrens getroffene Entscheidung sollte ebenfalls veröffentlicht werden.

(24) Angesichts der derzeitigen Situation in den Häfen der Gemeinschaft, nämlich der Vielzahl der Genehmigungs- und Auswahlverfahren und der unterschiedlich geregelten Geltungsdauer, ist es im Hinblick auf die nötige Rechtssicherheit erforderlich, allen bereits tätigen Diensteanbietern eine Genehmigung für einen bestimmten Zeitraum zu erteilen. Nach Beendigung dieser Frist sollten alle Genehmigungen nach Maßgabe dieser Richtlinie erteilt werden.

(25) Auf Beschluss der Hafenbehörde oder auf Antrag eines bereits tätigen Diensteanbieters sollte für die Erteilung der Genehmigung ein Auswahlverfahren stattfinden.

(26) Werden nach Inkrafttreten dieser Richtlinie Begrenzungen festgelegt, sollten Genehmigungen, die ohne Ausschreibung erteilt wurden, aufgehoben und ein Auswahlverfahren durchgeführt werden.

(27) Die Mitgliedstaaten sollten Vorschriften erlassen, um sicherzustellen, dass ein bereits tätiger Diensteanbieter, der bei einem Auswahlverfahren nicht erfolgreich war, von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für von ihm getätigte Investitionen, die noch nicht vollständig amortisiert sind und die der neu ausgewählte Diensteanbieter übernimmt, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ergebnisse der in der Vergangenheit erbrachten Dienstleistung nach klaren, im Voraus festgelegten Regeln entschädigt wird.

(28) Es ist von wesentlicher Bedeutung, dass Entscheidungen und Verfahrensmaßnahmen im Rahmen dieser Richtlinie nach den Grundsätzen der Transparenz und der Nichtdiskriminierung getroffen werden und dass dies auch ersichtlich ist. Falls die zuständige Behörde, die über Beschränkungen im Hinblick auf einen oder mehrere Hafendienste in einem bestimmten Hafen entscheidet, selbst die gleiche oder eine ähnliche Dienstleistung in dem betreffenden Hafen erbringt, sollten daher Entscheidungen über Beschränkungen bzw. die Zustimmung zu der Entscheidung oder ihre Überwachung einer anderen, unabhängigen zuständigen Behörde übertragen werden. Falls die zuständige Behörde, die ein Auswahlverfahren für einen Hafen durchführt, selbst die gleiche oder eine ähnliche Dienstleistung in diesem Hafen anbietet, sollte das Auswahlverfahren bzw. die Zustimmung zu dem Verfahren oder dessen Überwachung ebenfalls einer anderen, unabhängigen zuständigen Behörde übertragen werden.

(29) Das Leitungsorgan des Hafens sollte sich jeglicher Diskriminierung zwischen den Diensteanbietern enthalten. Es ist insbesondere erforderlich, jegliche Ungleichbehandlung zugunsten eines Unternehmens oder einer Stelle, an dem bzw. an der es beteiligt ist, zu vermeiden.

(30) Wenn aus einem Auswahlverfahren kein geeigneter Diensteanbieter hervorgegangen ist, sollte das Leitungsorgan des Hafens die Möglichkeit haben, die Erbringung dieser Dienstleistung sich selbst für einen begrenzten Zeitraum vorzubehalten, sofern es die für die Erteilung einer Genehmigung festgelegten Kriterien erfüllt und die

Transparenzkriterien dieser Richtlinie einhält. Nach Ende dieses Zeitraums sollte ein neues Auswahlverfahren durchgeführt werden. Das Leitungsorgan des Hafens sollte von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für von ihm getätigte Investitionen, die noch nicht vollständig amortisiert sind und die der neu ausgewählte Diensteanbieter übernimmt, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ergebnisse der in der Vergangenheit erbrachten Dienstleistung nach klaren, im Voraus festgelegten Regeln entschädigt werden.

(31) Die Genehmigungen sollten zeitlich begrenzt sein, jedoch sollte ihre Geltungsdauer eine normale Abschreibung und Investitionsrendite ermöglichen. Bei der Entscheidung über die Geltungsdauer der Genehmigung sollte sinnvollerweise berücksichtigt werden, ob der Anbieter in Vermögenswerte investieren musste und, sofern dies der Fall ist, ob es sich um bewegliches oder unbewegliches Vermögen handelt.

(32) Investitionen in vergleichbare bewegliche Vermögenswerte wie Containerbrücken, Ship-to-shore-Verladebrücken, Selbstentladebrücken und Spezialschleppschiffe sollten Investitionen in Immobilien gleichgestellt werden.

(33) Die Mitgliedstaaten können ein Verfahren festlegen, nach dem ein Diensteanbieter, der beabsichtigt, vor Ablauf der geltenden Genehmigung bedeutende Investitionen zu tätigen oder diesbezüglich unwiderrufliche vertragliche Verpflichtungen einzugehen, und der nachweisen kann, dass diese zu einer Verbesserung der Gesamteffizienz der betreffenden Dienstleistung führen, die zuständige Behörde ersuchen kann, vor Ablauf der betreffenden Genehmigung ein Auswahlverfahren nach Artikel 8 für eine neue Genehmigung einzuleiten.

(34) Wo immer dies möglich ist, sollte Selbstabfertigung nach Maßgabe der in dieser Richtlinie festgelegten Kriterien zulässig sein; die Kriterien für Selbstabfertiger sollten dieselben sein wie für Anbieter von Hafendiensten derselben oder vergleichbarer Art.

(35) In Bezug auf Tätigkeiten des Ladungsumschlags und Fahrgastdienstleistungen im Rahmen eines zugelassenen Linienverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr und auf Hochgeschwindigkeitsseewegen[18] erkennen die Mitgliedstaaten das Recht der Unternehmen an, neben ihrem Personal an Land auch die reguläre Besatzung eines Schiffs einzusetzen. Für die Selbstabfertigung sollte eine Genehmigung vorgeschrieben sein, die aufgrund von Kriterien wie Beschäftigungsregelungen, berufliche Qualifikationen sowie Sozial- und Umweltvorschriften erteilt wird. Die zuständigen Behörden sollten dafür sorgen, dass die Genehmigungen für Selbstabfertiger zügig und effizient erteilt werden. Die Genehmigungen für Selbstabfertiger sollten Gültigkeit behalten, solange der Selbstabfertiger die für ihre Erteilung erforderlichen Kriterien erfüllt.

(36) Die Selbstabfertigung sollte weder die Gesamteffizienz des Hafenbetriebs beeinträchtigen noch zu einer Absenkung der Standards für den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz sowie der Sozial- und Sicherheitsstandards oder des Ausbildungsniveaus gegenüber den für das vorhandene Personal geltenden führen.

---

[18] Nach Maßgabe der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 167 vom 30.4.2004.

(37) Die besondere Bedeutung der Lotsendienste für die Sicherheit des Seeverkehrs und damit für den Schutz der Umwelt vor allem in besonders empfindlichen Gebieten erfordert die Anwendung besonderer Regeln. Die Mitgliedstaaten sollten Berichte über ihre Fortschritte im Hinblick auf eine größere Effizienz der Lotsendienste vorlegen.

(38) In diesem Zusammenhang sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, Lotsendienste und andere technisch-nautische Dienste als obligatorische Dienstleistungen einzustufen.

(39) Die Befreiung von der Lotsenpflicht oder die Befreiung bestimmter Kategorien von Schiffen von der Lotsenpflicht, eventuell durch eine Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenpflicht, sollte ebenfalls eine Selbstabfertigung darstellen. Wenn derartige Befreiungen einer Sondergenehmigung unterliegen, müssen die Bedingungen hierfür angemessen, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

(40) Die Vermietung von Ausrüstung stellt keine Hafendienstleistung dar. Nichtsdestoweniger sollten hierbei die Grundsätze der Transparenz und der Nichtdiskriminierung eingehalten werden.

(41) Es ist erforderlich, die Leitungsorgane der unter diese Richtlinie fallenden Häfen, die auch als Diensteanbieter auftreten, zur getrennten Buchführung über ihre Tätigkeit als Leitungsorgan einerseits und ihre Tätigkeiten im Rahmen des Wettbewerbs andererseits zu verpflichten.

(42) Die getrennte Buchführung für jeden einzelnen zugelassenen Hafendienst sollte für alle Unternehmen vorgeschrieben sein, die für die Erbringung solcher Dienstleistungen ausgewählt wurden.

(43) Es sollten Verfahren vorgesehen werden, um gegen die Entscheidungen der zuständigen Behörden einen Rechtsbehelf einlegen zu können.

(44) Diese Richtlinie sollte nicht die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf den internationalen Status von Häfen, Wasserstraßen und Seegebieten berühren.

(45) Durch diese Richtlinie sollte die Entwicklung neuer Häfen und Hafenanlagen gefördert werden. Alle entsprechenden Investitionsmöglichkeiten, die von Gewerbebetrieben nach den nationalen Vorschriften für den Erwerb von Eigentum wahrgenommen werden, sollten allgemein zugänglich sein.

(46) Nach dieser Richtlinie sollte ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet sein, eine Maßnahme zu ergreifen, die eine Entziehung von Eigentum oder einen Eingriff in Eigentumsrechte entgegen den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts darstellt, es sei denn, diese Entziehung oder dieser Eingriff ist nach solchen allgemeinen Grundsätzen gerechtfertigt, und ein zugelassener oder ausgewählter Diensteanbieter kann verpflichtet werden, für diese Entziehung von Eigentum oder diesen Eingriff in Eigentumsrechte nach jenen allgemeinen Grundsätzen Ausgleichszahlungen zu leisten.

(47) Diese Richtlinie berührt nicht die Anwendung der Vertragsbestimmungen; Insbesondere sollte die Kommission die Möglichkeit haben, die Einhaltung dieser

Regeln weiterhin sicherzustellen, indem sie nötigenfalls alle Befugnisse ausübt, die ihr durch Artikel 86 des Vertrags zuerkannt werden.

(48) Anhand der Berichte der Mitgliedstaaten über die Anwendung dieser Richtlinie sollte die Kommission eine Beurteilung vornehmen und gegebenenfalls einen Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie vorlegen. Die Kommission sollte auch die Fragen der Ausbildung, der beruflichen Qualifikationen und der sozialen Bedingungen des Personals, das die Tätigkeiten des Ladungsumschlags in den Häfen ausübt, sowie die Bedingungen für die Selbstabfertigung prüfen.

(49) Da die Ziele der vorliegenden Maßnahme, nämlich der Zugang für jede in der Gemeinschaft niedergelassene natürliche oder juristische Person zum Markt für Hafendienstleistungen, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1
Ziel

1. Die Freiheit, Hafendienstleistungen in Seehäfen zu erbringen, gilt für Hafendiensteanbieter der Gemeinschaft im Rahmen der Bestimmungen dieser Richtlinie.

2. Die Freiheit, Hafendienstleistungen zu erbringen, kann innerhalb eines Hafens oder Hafensystems Einschränkungen im Zusammenhang mit der verfügbaren Fläche oder Kapazität, der Sicherheit im Seeverkehr, der Gefahrenabwehr oder der Hafenentwicklungspolitik unterliegen; dabei sind Anforderungen an Sicherheit und Umweltschutz sowie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu beachten. Desgleichen können Dienstleistungen für Zugangswasserstraßen zum bzw. aus dem Hafen oder Hafensystem speziellen sicherheitsbezogenen Beschränkungen unterliegen.

3. Hafendiensteanbieter und Selbstabfertiger haben diskriminierungsfreien Zugang zu allgemein zugänglichen Hafeninfrastruktureinrichtungen, soweit dies für ihre Tätigkeit erforderlich ist.

Artikel 2
Geltungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für die in Artikel 3 aufgeführten Hafendienste, die für die Benutzer des Hafens gegen Bezahlung erbracht werden.

2. Diese Richtlinie gilt für jeden Seehafen bzw. jedes Hafensystem im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, das dem allgemeinen Handelsseeschiffsverkehr offen steht,

sofern sich das Seeverkehrsaufkommen des einzelnen Hafens in den letzten drei Jahren im Jahresdurchschnitt auf mindestens 1,5 Millionen Tonnen Fracht oder 200000 Fahrgäste belief.

Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten gegebenenfalls festlegen, dass das Verkehrsaufkommen in Hafenbereichen, die dem allgemeinen Handelsschiffsverkehr nicht offen stehen, nicht berücksichtigt wird.

3. Erreicht ein Hafen nur einen der in Absatz 2 genannten Schwellenwerte, so gilt diese Richtlinie nur für den erreichten Schwellenwert.

4. Die Mitgliedstaaten können diese Richtlinie auch auf andere Häfen anwenden.

5. Die Mitgliedstaaten können Häfen, deren Nutzung in hohem Maße saisonabhängig ist, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausschließen, sofern sie sich vergewissert haben, dass ein angemessener Zugang zum Markt für Hafendienste sichergestellt ist.

   Eine Liste dieser Häfen wird regelmäßig - erstmals fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle fünf Jahre - überprüft; jede Änderung wird der Kommission informationshalber mitgeteilt.

6. Anhand der von den Mitgliedstaaten erteilten Auskünfte veröffentlicht die Kommission eine Aufstellung der von diesem Artikel erfassten Häfen und Hafensysteme informationshalber im Amtsblatt der Europäischen Union. Die Aufstellung wird erstmals drei Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach jährlich veröffentlicht.

7. Die Mitgliedstaaten können vorschreiben, dass die vorwiegend für Hafendienste eingesetzten Schiffe in einem Mitgliedstaat registriert sein und unter dessen Flagge fahren müssen.

8. Die Mitgliedstaaten können Dienste aus dem Geltungsbereich dieser Richtlinie ausschließen, wenn für sie Artikel 296 des Vertrags gilt, wenn sie als geheim eingestuft sind oder ihre Erbringung nach den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen erfolgen muss oder wenn der Schutz der grundlegenden Interessen der staatlichen Sicherheit dies erfordert.

Artikel 3
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Seehafen“ oder „Hafen“ ein Gebiet mit Land- und Wasseranteilen, dessen Bauten und Anlagen in erster Linie die Aufnahme von Schiffen sowie deren Beladen und Löschen, die Lagerung von Gütern, die Übernahme und die Anlieferung dieser Güter sowie das Ein- und Ausschiffen von Fahrgästen ermöglichen.

2. „Zugangswasserstraße zu einem Hafen“ den Wasserweg, der den Hafen mit dem Meer verbindet, zum Beispiel Fahrrinnen, Flüsse, Kanäle oder Fjorde;

3. „Hafensystem“ zwei oder mehr Häfen in demselben geografischen Gebiet, die von einem gemeinsamen Leitungsorgan verwaltet werden;

4. „Hafen, dessen Nutzung in hohem Maße saisonabhängig ist“ einen Hafen, in dem in den vorangegangenen drei Jahren 50 % des jährlichen durchschnittlichen Gesamtseeverkehrsaufkommens innerhalb eines Zeitraums von drei aufeinander folgenden Monaten angefallen sind;

5. „Leitungsorgan des Hafens“ oder „Hafenbehörde“ (nachstehend „Leitungsorgan des Hafens“ genannt) ist eine Stelle, die - in Verbindung mit anderen Tätigkeiten oder ausschließlich - die Verwaltung und Unternehmensleitung der Hafeninfrastrukturen nach innerstaatlichen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften sowie die Koordinierung und gegebenenfalls die Kontrolle der Tätigkeit der in dem betreffenden Hafen oder Hafensystem präsenten Wirtschaftsbeteiligten zum Ziel hat. Sie kann sich in mehrere getrennte Stellen gliedern oder für mehr als einen Hafen zuständig sein;

6. „Hafendienste“ die technisch-nautischen Dienste Lotsen (im Rahmen des Artikels 14), Schleppen und Festmachen, sämtliche Tätigkeiten des Ladungsumschlags (einschließlich Löschen und Laden, Stauen, Umladen und andere Transporttätigkeiten am Terminal) sowie Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen). Sie werden entweder innerhalb des Hafengebiets oder auf der Wasserstraße, die den Zugang zu dem unter diese Richtlinie fallenden Hafen oder Hafensystem darstellt, erbracht.

7. „Hafendiensteanbieter“ oder „Diensteanbieter“ eine natürliche oder juristische Person, die gegen Entgelt eine oder mehrere Kategorien von Hafendienstleistungen erbringt oder dies beabsichtigt;

8. „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine Anforderung seitens einer zuständigen Behörde, durch die die angemessene Erbringung bestimmter Kategorien von Hafendienstleistungen gewährleistet wird;

9. „Selbstabfertigung“ den Fall, dass ein Unternehmen (ein Selbstabfertiger), das normalerweise Hafendienste gegen Entgelt in Anspruch nehmen könnte, mit eigenem Landpersonal – außer in dem in Artikel 13 Absatz 2 vorgesehenen Fall – und eigenem Gerät für sich selbst eine oder mehrere Kategorien von Hafendienstleistungen entsprechend den in dieser Richtlinie festgelegten Kriterien erbringt;

10. „Landpersonal“ vom Selbstabfertiger beschäftigte Personen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören.

11. „Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenpflicht“ ein von der zuständigen Behörde ausgestelltes Dokument, mit dem die Befreiung von der Lotsenpflicht oder eine Änderung bezüglich die Lotsenpflicht ausgesprochen wird;

12. „Genehmigung“ eine einer natürlichen oder juristischen Person erteilte Erlaubnis, einschließlich eines Vertrags, zur Erbringung einer oder mehrerer Kategorien von Hafendienstleistungen oder zur Selbstabfertigung;

13. „Begrenzung der Anzahl der Diensteanbieter“ eine Situation, in der die zuständige Behörde einem Diensteanbieter die Erbringung einer oder mehrerer Kategorien von Dienstleistungen verweigert, obwohl dieser die Kriterien für die Genehmigung nach Artikel 7 erfüllt. Dies kann aufgrund von Einschränkungen im Zusammenhang mit der verfügbaren Fläche oder Kapazität, mit Sicherheitsüberlegungen oder mit Anforderungen aufgrund von Umweltbestimmungen geschehen.

14. „zugelassener Linienverkehr“ einen Liniendienst im Kurzstreckenseeverkehr, bei dem ausschließlich Häfen im Zollgebiet der Gemeinschaft angelaufen werden. Der Herkunfts- und Bestimmungshafen der bei diesem Verkehr eingesetzten Schiffe sowie gegebenenfalls ihr Zwischenhafen dürfen nicht außerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft (z.B. in einem Drittland) oder in einer Freizone eines Hafens (wo die Freizone hauptsächlich durch eine Einzäunung abgetrennt ist) in diesem Gebiet liegen.

15. „zuständige Behörde bzw. Behörden“ von den Mitgliedstaaten benannte Stellen, die nach innerstaatlichen Rechts- oder Verwaltungsvorschriften, in Verbindung mit anderen Tätigkeiten oder ausschließlich, für die Durchführung dieser Richtlinie zuständig sind. Sie kann sich in mehrere getrennte Stellen gliedern oder für mehr als einen Hafen zuständig sein.

Artikel 4
Sozialschutz

Diese Richtlinie berührt in keiner Weise die Anwendung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der sozialen Sicherheit, einschließlich der einschlägigen einzelstaatlichen Gesundheits-, Sicherheits- und Beschäftigungsvorschriften. Die Sozialschutzstandards dürfen nicht hinter den geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft zurückbleiben.

Artikel 5
Sicherheit, Gefahrenabwehr und Umweltschutz

Diese Richtlinie berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten und der von ihnen benannten zuständigen Stellen im Hinblick auf Recht und Ordnung, Sicherheit und Gefahrenabwehr in Häfen und Umweltschutz.

Artikel 6
Andere Rechtsvorschriften

1. Diese Richtlinie gilt unbeschadet der Verpflichtungen, die sich für die zuständigen Behörden aus den Richtlinien 92/50/EWG, 93/36/EWG, 93/37/EWG und 93/38/EWG ergeben.

   Sie lässt ferner die auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 geschlossenen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unberührt.

2. Sofern eine der in Absatz 1 genannten Richtlinien die Ausschreibung eines Dienstleistungsauftrags zwingend vorschreibt, gelten Artikel 11, Artikel 17 und Artikel 21 Absätze 1 und 2 dieser Richtlinie nicht für die Vergabe dieses Auftrags.

3. Diese Richtlinie gilt gegebenenfalls unbeschadet der Verpflichtungen, die sich für die zuständigen Behörden aus den Richtlinien 89/48/EWG, 92/51/EWG und 1999/42/EG über die gegenseitige Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise der Mitgliedstaaten ergeben.

Artikel 7

Genehmigung

1. Spätestens achtzehn Monate nach dem in Artikel 22 vorgesehenen Datum müssen alle Hafendiensteanbieter eines Hafens über eine von der zuständigen Behörde erteilte, höchstens für die in Artikel 12 festgelegten Zeiträume geltende Genehmigung verfügen.

2. Auf Beschluss der zuständigen Behörde oder auf Antrag eines bereits tätigen und/oder neuen potenziellen Diensteanbieters findet für die Erteilung der Genehmigung das Verfahren des Artikels 8 Anwendung.

3. Die zuständige Behörde erteilt die Genehmigungen nach transparenten, nicht diskriminierenden, objektiven, sachgerechten und verhältnismäßigen Kriterien. Diese dürfen sich, soweit zutreffend, nur auf Folgendes beziehen:

   a) die fachlichen Qualifikationen des Diensteanbieters und seines Personals sowie die solide Finanzlage und einen ausreichenden Versicherungsschutz des Anbieters;

   b) Sicherheit im Seeverkehr oder Sicherheit und Gefahrenabwehr im Hafen oder auf dem Hafenzugang, sowie in Bezug auf Anlagen, Ausrüstungen und Personen in diesem Gebiet;

   c) die Einhaltung von Beschäftigungs- und Sozialvorschriften, einschließlich entsprechender tarifvertraglicher Bestimmungen, sofern diese mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen, Unter allen Umständen werden die Mindeststandards des Europäischen Sozialrechts eingehalten.

   d) die Einhaltung lokaler, nationaler und internationaler Umweltvorschriften,

   e) die Entwicklungspolitik für den Hafen.

   Die Genehmigung kann gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Hinblick auf Sicherheit, Regelmäßigkeit, Kontinuität, Qualität und Preis sowie die Bedingungen, zu denen die Dienstleistung erbracht werden kann, einschließen.

4. Die in Absatz 3 genannten Kriterien werden veröffentlicht; Anbieter von Hafendiensten werden im Voraus über das Verfahren zur Erlangung der Genehmigung unterrichtet. Diese Anforderung gilt ebenfalls, wenn eine Genehmigung zur Erbringung einer Dienstleistung an eine Investition in Immobilien geknüpft ist.

5. Die Mitgliedstaaten können Bestimmungen für den Zugang zum Beruf und die durch Prüfung zu erwerbenden Befähigungsnachweise erlassen.

   Gehören zu den geforderten technischen fachlichen Qualifikationen zusätzlich spezifische Ortskenntnisse oder Erfahrung mit örtlichen Gegebenheiten, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Bewerber für die Funktion des Diensteanbieters unter transparenten und nicht diskriminierenden Bedingungen, gegebenenfalls gegen Entgelt, einen angemessenen Zugang zu einer entsprechenden Ausbildung erhalten.

6. Zur Erbringung der unter die Genehmigung fallenden Dienstleistung hat der Diensteanbieter das Recht, Personal seiner Wahl zu beschäftigen, sofern er die Kriterien nach Absatz 3 erfüllt und die Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats einhält, in dem er die betreffenden Dienstleistungen erbringt, vorausgesetzt, dass diese Rechtsvorschriften mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar sind.

7. Die zuständige Behörde ändert eine Genehmigung ab oder hebt sie auf, wenn die in Absatz 3 genannten Kriterien in wesentlicher Weise nicht oder nicht mehr erfüllt sind, oder wenn die Sozialvorschriften eines Mitgliedstaats nicht oder nicht mehr beachtet werden.

Artikel 8
Erteilung von Genehmigungen

1. Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, ergreift die zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen, um ein transparentes und objektives Auswahlverfahren anhand verhältnismäßiger, nicht diskriminierender und sachgerechter Kriterien zu gewährleisten.

2. Die zuständige Behörde veröffentlicht zur allgemeinen Informationen der betroffenen Sektoren in der Gemeinschaft eine Aufforderung an Interessenten zur Teilnahme an dem Auswahlverfahren.

   Die Veröffentlichung erfolgt für die Genehmigungen gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe b) im Amtsblatt der Europäischen Union und für alle übrigen Genehmigungen auf eine Weise, die geeignet ist, die erforderlichen Informationen jeder interessierten Person rechtzeitig verfügbar zu machen.

3. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass Interessenten auf Anfrage umfassende Unterlagen erhalten. Die den potenziellen Diensteanbietern übermittelten Unterlagen enthalten mindestens Angaben darüber,

   a) welche Kriterien die Mindestanforderungen der Behörde für die Genehmigung nach Artikel 7 Absatz 3 bzw. für die Auswahl darstellen;

   b) nach welchen Zuschlagskriterien die Behörde unter den Vorschlägen, die den Auswahlkriterien genügen, ihre Entscheidung trifft;

   c) welche rechtlichen und organisatorischen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistung gelten, einschließlich der in der Genehmigung enthaltenen Auflagen, und welche materiellen und immateriellen Vermögenswerte dem

ausgewählten Diensteanbieter zur Verfügung gestellt werden, mit den entsprechenden Bedingungen und Bestimmungen;

d) welche Sanktionen verhängt werden können und welche Bestimmungen für die Aufhebung bei Nichterfüllung gelten, und

e) für welchen Zeitraum die Genehmigung erteilt wird.

4. Das Verfahren muss mindestens einen Zeitraum von 52 Tagen zwischen der Absendung der Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen und dem Einsendeschluss vorsehen.

5. Für jedes Verfahren veröffentlicht die zuständige Behörde die aufgrund des Auswahlverfahrens getroffene Entscheidung.

6. Konnte in einem Auswahlverfahren für die Erteilung einer Genehmigung kein geeigneter Diensteanbieter für einen bestimmten Hafendienst ermittelt werden, kann das Leitungsorgan des Hafens unter den in Artikel 19 festgelegten Bedingungen sich selbst die Erbringung dieser Dienstleistung für einen Zeitraum vorbehalten, der fünf Jahre nicht überschreiten darf und nach dessen Ablauf ein neues Auswahlverfahren für die Erteilung einer Genehmigung eingeleitet wird. Das Leitungsorgan des Hafens wird von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für alle noch nicht vollständig amortisierten Investitionen, die es während dieses Zeitraums im Zusammenhang mit diesem Dienst getätigt hat und die der neu ausgewählte Diensteanbieter übernimmt, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ergebnisse der in der Vergangenheit erbrachten Dienstleistung nach klaren, im Voraus festgelegten Regeln entschädigt.

7. Erbringt die zuständige Behörde, die das Auswahlverfahren für einen oder mehrere Hafendienste in einem bestimmten Hafen durchführt, in diesem Hafen selbst die gleiche oder eine ähnliche Dienstleistung oder beabsichtigt dies, oder kontrolliert sie direkt oder indirekt einen Anbieter oder möglichen Anbieter der gleichen oder ähnlicher Dienstleistungen in diesem Hafen, so benennen die Mitgliedstaaten eine andere, unabhängige Behörde als zuständige Behörde und betrauen sie mit dem Auswahlverfahren oder der Genehmigung oder Überwachung dieses Verfahrens.

8. Wird eine Genehmigung nach einem Auswahlverfahren von einem anderen Diensteanbieter übernommen, bleiben die einschlägigen Beschäftigungsbedingungen für das Personal des vorherigen Diensteanbieters hiervon unberührt. Die Sozialschutzstandards dürfen nicht hinter dem Niveau zurückbleiben, das in den geltenden Rechtsvorschriften der Gemeinschaft festgelegt ist.

Artikel 9

Begrenzung der Anzahl der Anbieter einer oder mehrerer Hafendienstleistung(en)

1. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass im Falle der Begrenzung der Anzahl der Hafendiensteanbieter die zuständige Behörde

a) die interessierten Parteien über die Hafendienstekategorie oder -kategorien und gegebenenfalls über die speziellen Hafenteile, für die die Beschränkungen gelten, sowie die Gründe dafür unterrichtet;

b) die unter den gegebenen Umständen gebotene Höchstzahl an Diensteanbietern zulässt.

2. Die zuständige Behörde kann nach Maßgabe der veröffentlichten Entwicklungspolitik für den Hafen gegebenenfalls frei entscheiden, welche Wirtschaftstätigkeiten in dem Hafen oder in Teilen des Hafens ausgeübt und insbesondere welche Ladungskategorien umgeschlagen werden dürfen und welche Hafenfläche bzw. -kapazität für derartige Tätigkeiten zugewiesen werden darf, wobei dies keine Begrenzung der Zahl der Anbieter darstellt.

3. Erbringt die zuständige Behörde, die über Begrenzungen bei einer oder mehrerer Hafendienste in einem bestimmten Hafen entscheidet, in diesem Hafen selbst die gleiche oder eine ähnliche Dienstleistung oder beabsichtigt dies, oder kontrolliert sie direkt oder indirekt einen Anbieter oder möglichen Anbieter der gleichen oder ähnlicher Dienstleistungen in diesem Hafen, so benennen die Mitgliedstaaten eine andere, unabhängige Behörde als zuständige Behörde und betrauen sie mit der Entscheidung über Begrenzungen oder der Genehmigung oder Überwachung dieser Entscheidung.

Artikel 10
Genehmigungen

1. Werden nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum für einen oder mehrere Hafendienste Begrenzungen festgelegt und ist die Voraussetzung gemäß Artikel 7 Absatz 2 erfüllt, so bleiben alle zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden, bereits erteilten Genehmigungen für diesen Dienst oder diese Dienste bis zu ihrem Ablauftermin gültig.

2. Werden nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum für einen oder mehrere Hafendienste Begrenzungen festgelegt und ist die Voraussetzung gemäß Artikel 7 Absatz 2 nicht erfüllt, so werden alle zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden, bereits erteilten Genehmigungen für diesen Dienst oder diese Dienste aufgehoben und das Verfahren gemäß Artikel 8 ist innerhalb von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt einzuleiten, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden.

   Die Mitgliedstaaten erlassen Vorschriften, um sicherzustellen, dass ein bereits tätiger Diensteanbieter, der nach Anwendung dieses Artikels nicht ausgewählt wird, von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für alle von ihm getätigten, noch nicht vollständig amortisierten Investitionen, die der neu ausgewählte Diensteanbieter übernimmt, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Ergebnisse der in der Vergangenheit erbrachten Dienstleistung nach klaren, im Voraus festgelegten Regeln entschädigt wird.

3. Bestehende Genehmigungen, einschließlich der Rechtspositionen, die sich aus Eigentumsrechten in oder an einem Hafen ergeben, können ihre Gültigkeit auch nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum unverändert behalten. In diesem Fall findet Artikel 12 keine Anwendung.

Werden dagegen nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum für einen oder mehrere Hafendienste Begrenzungen festgelegt, so können alle zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden, bestehenden Genehmigungen für diesen Dienst oder diese Dienste einschließlich der Rechtspositionen, die sich aus Eigentumsrechten in oder an einem Hafen ergeben, bis zu ihrem Ablauftermin unverändert Gültigkeit behalten, jedoch innerhalb der in Artikel 12 vorgesehenen Fristen, gerechnet ab dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum.

Artikel 11
Neue Häfen oder neue Hafenteile

1. Investoren, die einen neuen Hafen oder einen neuen Hafenteil, einschließlich der Basisinfrastruktur, vor dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum gewerblich finanziert und gemeinsam errichtet haben und die Hafendienstleistungen, ausgenommen technisch-nautische Dienste gemäß Artikel 3 Absatz 6, erbringen wollen, wird eine entsprechende Genehmigung für die in Artikel 12 vorgesehenen Fristen erteilt, gerechnet ab dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum.

   Werden nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum für einen oder mehrere Hafendienste Begrenzungen festgelegt, so bleiben, sofern die Investitionsmöglichkeit allgemein gegeben war, alle zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden, bereits erteilten Genehmigungen für diesen Dienst oder diese Dienste bis zu ihrem Ablauftermin gültig.

2. Hängt nach dem in Artikel 7 Absatz 1 vorgesehenen Datum die Entscheidung über die Errichtung eines neuen Hafens oder Hafenteils von der gleichzeitigen Entscheidung eines künftigen Diensteanbieters ab, unwiderrufliche vertragliche Verpflichtungen bezüglich bedeutender Investitionen in diesem neuen Hafen oder Hafenteil, auch in Basisinfrastrukturen, einzugehen, sind diesem künftigen Diensteanbieter Genehmigungen für einen begrenzten Zeitraum gemäß Artikel 12 ohne weitere Auflagen zu erteilen.

3. Wird die Anzahl der Anbieter für einen oder mehrere Hafendienste zu einem späteren Zeitpunkt begrenzt, bleiben, sofern die Investitionsmöglichkeit allgemein gegeben war, alle zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Begrenzungen festgelegt werden, bereits erteilten Genehmigungen für diesen Dienst oder diese Dienste bis zu ihrem Ablauftermin gültig.

4. Dieser Artikel gilt nicht für technisch-nautische Dienste gemäß Artikel 3 Absatz 6.

Artikel 12
Geltungsdauer

Die Genehmigungen werden für einen begrenzten Zeitraum erteilt, der nach den nachstehenden Kriterien festgelegt wird; sie können verlängert werden.

1. In Fällen, in denen keine von der zuständigen Behörde als bedeutend erachtete Investitionen getätigt werden, um die Dienstleistungen zu erbringen, beträgt die maximale Geltungsdauer der Genehmigung acht Jahre.

2. Handelt es sich bei von der zuständigen Behörde als bedeutend erachteten Investitionen um

   a) bewegliche Vermögenswerte, so beträgt die Höchstgeltungsdauer zwölf Jahre;

   b) Immobilien und vergleichbare bewegliche Anlagewerte, wie Containerbrücken, Ship-to-shore-Verladebrücken, Selbstentladebrücken und Spezialschleppschiffe, so beträgt die Höchstgeltungsdauer 30 Jahre, unabhängig davon, ob die damit verbundenen Eigentumsrechte an das Leitungsorgan des Hafens fallen oder nicht.

   Umfassen die Investitionen des Diensteanbieters sowohl bewegliche Vermögenswerte als auch Immobilien, so gilt die längste der vorgenannten Fristen als Höchstgeltungsdauer.

3. Die Mitgliedstaaten können ein Verfahren festlegen, nach dem ein Diensteanbieter in Fällen, in denen er beabsichtigt, vor Ablauf der geltenden Genehmigung bedeutende Investitionen zu tätigen oder diesbezüglich unwiderrufliche vertragliche Verpflichtungen einzugehen, und in denen er nachweisen kann, dass diese zu einer Verbesserung der Gesamteffizienz der betreffenden Dienstleistung führen, die zuständige Behörde ersuchen kann, vor Ablauf der betreffenden Genehmigung ein Auswahlverfahren nach Artikel 8 für eine neue Genehmigung einzuleiten.

4. Die zuständigen Behörden machen, zur allgemeinen Informationen der betroffenen Sektoren in der Gemeinschaft, die auslaufenden Genehmigungen mindestens sechs Monate vor ihrem Ablauftermin bekannt.

Artikel 13
Selbstabfertigung

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um soweit möglich Selbstabfertigung im Sinne dieser Richtlinie zu ermöglichen.

   Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die zuständige Behörde die Selbstabfertigung für eine oder mehrere Kategorien von Hafendiensten nur dann ablehnt, wenn objektive Gründe oder Einschränkungen aufgrund der verfügbaren Fläche oder Kapazität, Sicherheitsüberlegungen oder Umweltschutzanforderungen vorliegen.

2. In Bezug auf Tätigkeiten des Ladungsumschlags und Fahrgastdienstleistungen im Rahmen eines zugelassenen Linienverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr und auf Hochgeschwindigkeitsseewegen[19] erkennen die Mitgliedstaaten das Recht auf Selbstabfertigung auch durch die normale Besatzung des Schiffs an.

3. Die Selbstabfertigung unterliegt der Genehmigungspflicht. Für die Genehmigung müssen, soweit sie relevant sind, die gleichen Kriterien gemäß Artikel 7 Absatz 3 gelten wie für Anbieter des gleichen oder eines vergleichbaren Hafendienstes. Die

---

[19] Nach Maßgabe der Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. L 167 vom 30.4.2004.

zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die Genehmigungen für Selbstabfertiger zügig und effizient erteilt werden. Die Genehmigungen bleiben gültig, solange der Selbstabfertiger die Kriterien für ihre Erteilung erfüllt.

4. Diese Richtlinie berührt in keiner Weise die Anwendung einzelstaatlicher Bestimmungen in Bezug auf Ausbildungsanforderungen und berufliche Qualifikationen sowie Beschäftigungs- und Sozialvorschriften, einschließlich Tarifverträge, sofern sie mit dem Gemeinschaftsrecht und mit den internationalen Verpflichtungen der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten vereinbar sind.

5. Ist für die Selbstabfertigung eine Gebühr als Beitrag zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf technisch-nautische Dienste zu entrichten, die von Selbstabfertigern nicht erfüllt werden können, so wird die Gebühr nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt und muss die Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anteilig berücksichtigen.

Artikel 14
Lotsendienste

1. In Bezug auf die Lotsendienste können die Mitgliedstaaten für die Erteilung einer Genehmigung gemäß Artikel 7 besonders strenge Kriterien hinsichtlich der Sicherheit im Seeverkehr und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anlegen.

   Weiter können die zuständigen Behörden Lotsendienste als obligatorische Dienstleistungen einstufen und organisatorische Regelungen für den Lotsendienst vorschreiben, die sie aus Sicherheitsgründen oder aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für angemessen erachten; sie haben auch die Möglichkeit, wenn die Umstände in einem Hafen oder einer Gruppe von Häfen und/oder dessen bzw. deren Zugangswasserstraßen dies erfordern, die betreffende Leistung selbst zu übernehmen oder sie gegebenenfalls unmittelbar an einen einzelnen Diensteanbieter zu vergeben. Sie können insbesondere fordern, dass derartige Dienstleistungen von sachkundigen Personen übernommen werden, die gerechte und nicht diskriminierende Bedingungen nach einzelstaatlichem Recht erfüllen.

2. Die Befreiung von der Lotsenpflicht oder die Befreiung bestimmter Kategorien von Schiffen von der Lotsenpflicht, eventuell durch eine Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenpflicht, stellt eine Selbstabfertigung dar. Wenn derartige Befreiungen einer Sondergenehmigung unterliegen, müssen die Bedingungen hierfür angemessen, objektiv, transparent und nicht diskriminierend sein.

   Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die Maßnahmen mit, die sie zur Verbesserung der Effizienz der Lotsendienste ergriffen haben.

Artikel 15
Rechtsbehelf

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jede Partei, die ein rechtmäßiges Interesse nachweist, einen Rechtsbehelf gegen die gemäß dieser Richtlinie durch die

zuständigen Behörden oder das Leitungsorgan des Hafens getroffenen Entscheidungen oder Einzelmaßnahmen einlegen kann.

2. Wird ein Antrag auf Zulassung zur Erbringung von Hafendienstleistungen gemäß dieser Richtlinie abgelehnt, sind die Antragsteller über die Gründe zu unterrichten, aus denen sie nicht zugelassen oder ausgewählt wurden. Die Gründe müssen objektiv, nicht diskriminierend und stichhaltig sein und sind eingehend zu belegen. Dem Antragsteller müssen Rechtsbehelfsverfahren offen stehen. Dieser Rechtsbehelf muss bei einem staatlichen Gericht oder einer in ihrer Organisation, Finanzierung, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von der zuständigen Behörde oder dem Leitungsorgan des betreffenden Hafens und allen Diensteanbietern unabhängigen öffentlichen Behörde eingelegt werden können.

3. Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die gerichtliche Nachprüfbarkeit der von den Rechtsbehelfsinstanzen getroffenen Entscheidungen zu gewährleisten.

Artikel 16
Transparenz der finanziellen Beziehungen

1. Zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den Häfen der Gemeinschaft ist jeder Hafen und jedes Hafensystem nach Artikel 2 verpflichtet, den Mitgliedstaaten und der Kommission innerhalb der vorgeschriebenen Fristen die gemäß der Richtlinie 80/723/EWG der Kommission[20] vorzulegenden Angaben zu übermitteln. Gleiches gilt für die finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den Hafendiensteanbietern, unabhängig davon, ob auf sie die Richtlinie 80/723/EWG Anwendung findet oder nicht.

2. Die Kommission und die Mitgliedstaaten ergreifen auf der Grundlage der von den Häfen und Hafensystemen vorgelegten Angaben die nach dem Gemeinschaftsrecht erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen in und zwischen den Häfen der Gemeinschaft.

3. Spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle drei Jahre übermittelt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Transparenz der finanziellen Beziehungen in Häfen und Hafensystemen und die Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten und die Kommission im Hinblick darauf ergriffen haben.

Artikel 17
Transparenz staatlicher Mittel

Die Kommission erstellt spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Richtlinie gemeinsame Leitlinien für die Finanzierung der Häfen durch die Mitgliedstaaten oder aus öffentlichen Mitteln und legt fest, welche Art der Finanzierung von Häfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist.

---

[20] ABl. L 195 vom 29.7.1980, S. 35. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2000/52/EWG (ABl. L 193 vom 29.7.2000, S. 75).

Artikel 18
Buchführung

Der ausgewählte Diensteanbieter führt für jede der Hafendienstleistungen, für die ihm eine Genehmigung erteilt wurde, getrennt Buch. Die Buchführung muss der üblichen Handelspraxis und allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen entsprechen.

Artikel 19
Transparenz der Buchführung des Leitungsorgans des Hafens

1. Wenn das Leitungsorgan des Hafens Hafendienste anbietet, hat es die in Artikel 7 Absatz 3 festgelegten Kriterien zu erfüllen und die Buchführung über jede seiner Hafendienstleistungstätigkeiten von derjenigen über seine anderen Tätigkeiten zu trennen. Die Buchführung muss der üblichen Handelspraxis und allgemein anerkannten Buchführungsgrundsätzen entsprechen, um zu gewährleisten, dass

   a) die interne Buchführung über die verschiedenen Tätigkeiten getrennt erfolgt;

   b) alle Kosten und Einnahmen nach durchgehend angewendeten und objektiv zu rechtfertigenden Buchführungsgrundsätzen korrekt verrechnet und zugewiesen werden;

   c) die Kostenrechnungsgrundsätze, die der getrennten Buchführung zugrunde liegen, eindeutig festgelegt sind.

2. Der Bericht des Rechnungsprüfers über den Jahresabschluss hat gegebenenfalls Mittelübertragungen zwischen der Hafendienstleistungstätigkeit des Leitungsorgans des Hafens und seinen anderen Tätigkeiten auszuweisen. Der Bericht des Rechnungsprüfers ist von den Mitgliedstaaten zu verwahren und der Kommission auf Verlangen verfügbar zu machen.

   Ein getrennter Rechnungsprüfungsbericht kann als ausreichend betrachtet werden, sofern er die gleichen Angaben enthält.

3. Diese Richtlinie berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 80/723/EWG.

Artikel 20
Internationaler Status

Diese Richtlinie berührt in keiner Weise die Rechte und Pflichten der Mitgliedstaaten im Hinblick auf den internationalen Status von Häfen, Wasserstraßen und Seegebieten.

Artikel 21
Informationsbericht und Überprüfung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission spätestens 36 Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie einen Bericht über deren Anwendung.

Anhand dieser Berichte der Mitgliedstaaten bewertet die Kommission die Umsetzung dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten und legt gegebenenfalls einen Vorschlag zur Überarbeitung dieser Richtlinie vor.

Artikel 22
Umsetzung

Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens [achtzehn Monate nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der nationalen Rechtsvorschriften, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 23

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Artikel 24

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333